

N° 232

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2007-2008

Rattaché pour ordre au procès-verbal de la séance du 8 février 2008
Enregistré à la Présidence du Sénat le 19 mars 2008

RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission des Affaires économiques (1) sur le projet de loi,
MODIFIÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, relatif à la **nationalité des équipages
de navires,***

Par M. Charles REVET,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : M. Jean-Paul Emorine, *président* ; MM. Jean-Marc Pastor, Gérard César, Bernard Piras, Gérard Cornu, Marcel Deneux, Pierre Herisson, *vice-présidents* ; MM. Gérard Le Cam, François Fortassin, Dominique Braye, Bernard Dussaut, Jean Pépin, Bruno Sido, Daniel Soulage, *secrétaires* ; MM. Jean-Paul Alduy, Pierre André, Gérard Bailly, René Beaumont, Michel Bécot, Jean-Pierre Bel, Joël Billard, Michel Billout, Claude Biwer, Jean Bizet, Jean Boyer, Mme Yolande Boyer, MM. Jean-Pierre Caffet, Raymond Couderc, Roland Courteau, Jean-Claude Danglot, Philippe Darniche, Gérard Delfau, Jean Desessard, Mme Evelyne Didier, MM. Philippe Dominati, Michel Doublet, Daniel Dubois, Alain Fouché, Alain Gérard, François Gerbaud, Charles Ginésy, Adrien Giraud, Francis Grignon, Louis Grillot, Georges Gruillot, Mme Odette Herviaux, MM. Michel Houel, Benoît Huré, Charles Josselin, Mme Bariza Khiari, M. Yves Krattinger, Mme Elisabeth Lamure, MM. Gérard Larcher, Jean-François Le Grand, André Lejeune, Philippe Leroy, Claude Lise, Daniel Marsin, Jean-Claude Merceron, Dominique Mortemousque, Jacques Muller, Mme Jacqueline Panis, MM. Jackie Pierre, Rémy Pointereau, Ladislav Poniatowski, Daniel Raoul, Paul Raoult, Daniel Reiner, Thierry Repentin, Bruno Retailleau, Charles Revet, Henri Revol, Roland Ries, Claude Saunier, Mme Odette Terrade, MM. Michel Teston, Yannick Texier.

Voir les numéros :

Sénat : Première lecture : **415, 439** et T.A. **134** (2006-2007)
Deuxième lecture : **190** (2007-2008)

Assemblée nationale (13^{ème} législ.) : **169, 620** et T.A. **89**

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	5
EXAMEN DES ARTICLES	9
• CHAPITRE I^{ER} Dispositions relatives au critère de nationalité des équipages de navires	9
• <i>Article 1^{er}</i> (Article 3 de la loi du 13 décembre 1926 portant code du travail maritime) Ouverture des fonctions de capitaine et d'officier chargé de sa suppléance aux ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse à bord des navires battant pavillon français	9
• <i>Article 2</i> (Article 5 de la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français) Ouverture des fonctions de capitaine et d'officier chargé de sa suppléance aux ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse à bord des navires immatriculés au registre international français	12
• CHAPITRE II Dispositions relatives aux prérogatives du capitaine en matière pénale et de sécurité du navire	13
• <i>Article 4</i> (Articles 28 à 30 de la loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande) Encadrement des prérogatives du capitaine en matière pénale et de sécurité des navires	13
ANNEXE LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES PAR LE RAPPORTEUR	15
TABLEAU COMPARATIF	17

Mesdames, Messieurs,

Le Sénat est saisi, en deuxième lecture, du projet de loi relatif à la nationalité des équipages de navire, examiné par l'Assemblée nationale le 30 janvier dernier. Adopté par le Sénat en première lecture le 18 septembre 2007, ce texte ouvre aux ressortissants communautaires l'accès aux fonctions de capitaine et son suppléant à bord des navires battant pavillon français, et doit désormais être rapidement promulgué.

Sans revenir de manière détaillée sur le contexte de ce projet de loi¹, votre commission rappelle en effet que la Commission européenne avait engagé, le **15 février 2007**, un **recours en manquement** contre la France afin qu'elle mette sa législation en conformité avec les règles européennes. Elle estimait, sur le fondement de deux arrêts de la Cour de justice des Communautés européennes de 2003, que la réserve de nationalité du capitaine fixée par la législation française est contraire à l'article 39 du traité instituant la Communauté européenne (TCE) qui fixe le principe de libre circulation des personnes.

Au terme de ce processus, l'Etat français vient d'être condamné, le 11 mars dernier, par la Cour de justice des communautés européennes. Celle-ci a jugé qu'il ne ressortait pas « *du dossier que les capitaines et officiers exercent effectivement de façon habituelle à bord de tous les bateaux battant pavillon français, pour une part de leurs activités qui ne soit pas très réduite, des prérogatives de puissance publique* » et a constaté, en conséquence, que la législation française ne respectait pas l'article 39 précité².

Tout en adoptant le texte dans son économie générale en première lecture, votre commission avait fait part de ses **vives inquiétudes** quant au **déficit d'attractivité** des formations maritimes et du métier d'officier de la marine marchande. En effet, la France, grande puissance maritime historique, n'occupe plus le rang qui devrait être le sien. Placé, dans les années 1960, au 4^{ème} rang mondial, le pavillon français n'occupe plus que la 29^{ème} place. En outre, l'emploi maritime est marqué par une crise de vocations et par une grave pénurie de capitaines, évaluée à environ 600 officiers. Votre commission s'était également alarmé des répercussions de cette pénurie sur la filière maritime française dans son ensemble et sur le maintien d'un « savoir-faire » français particulièrement important, notamment, en matière de sécurité maritime. Elle avait, en conséquence, obtenu du Gouvernement

¹ Votre commission renvoie pour cela au rapport qu'elle a établi en première lecture, n° 439 (2006-2007).

² CJCE, 11 mars 2008, affaire C-89/07.

l'engagement d'organiser rapidement une rencontre de tous les acteurs concernés sur cette question.

C'est pourquoi **elle se félicite de la tenue, le 31 janvier 2008, de trois tables rondes** qui ont réuni, outre des élus, environ 250 représentants et personnalités du monde maritime : armateurs, organisations professionnelles et syndicales, associations d'officiers de la marine marchande, enseignants et élèves des écoles de la marine marchande. Les discussions se sont déroulées autour des thèmes suivants : le contenu de la formation maritime et l'organisation des études, l'amélioration de l'attractivité des métiers maritimes et le statut des écoles de marine marchande. Au terme de cette journée un certain nombre de pistes de réformes évoquées par les participants se sont dégagées.

● **Parmi les plus urgentes figure la nécessité d'accroître le recrutement d'élèves** en formant davantage d'officiers et en expérimentant, à la rentrée prochaine, une filière monovalente « pont » courte complète¹. Celle-ci, mise en place à titre expérimental à l'école de Marseille devra, dans des délais raccourcis, former des officiers uniquement pour le « pont », en partenariat avec les armateurs, notamment CMA/CGM².

Il convient de relever que dès cette année, les places offertes au concours de recrutement de la filière polyvalente passent de 160 à 190, dont 20 places pour le recrutement sur titres³.

En second lieu, la nécessité de **réformer le statut des écoles de la marine marchande** a été soulignée, dans les conditions suivantes :

– le souhait que l'Etat conserve la maîtrise de l'enseignement maritime supérieur : une telle mesure nécessiterait une modification de l'article 94 de la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, qui avait transformé les écoles de la marine marchande (EMM) en établissements régionaux d'enseignement supérieur ;

– le regroupement des écoles sous une direction unique, avec le maintien de plusieurs sites : il a en effet été relevé que la dispersion de l'enseignement sur quatre écoles de petite taille pouvait constituer un obstacle à la création de pôles d'expertise ou de recherche et limitait la possibilité pour les professeurs de développer des compétences spécialisées ;

– la création d'un statut permettant une souplesse organisationnelle, une meilleure visibilité et une autonomie de l'établissement ;

¹ Pour mémoire, contrairement à la formation polyvalente, la formation monovalente forme à un seul type de métier, soit « pont », soit « machine ».

² Compagnie maritime d'affrètement - compagnie générale maritime.

³ S'agissant des « recrutements sur titres », la liste varie en fonction de la filière postulée. Pour la filière A, ces titres sont des diplômes bac + 2 scientifiques, pour la filière B, ce sont des titres professionnels à la pêche (six mois de navigation).

– le renforcement des partenariats avec les armements, d'autres établissements d'enseignement supérieur et avec les collectivités territoriales.

En outre, les **moyens des écoles devront être accrus**, afin de financer des équipements pédagogiques lourds (notamment des simulateurs, dont le coût moyen unitaire dépasse un million d'euros), d'améliorer le fonctionnement courant des écoles, pour lequel la dotation actuelle de l'Etat est insuffisante, de mettre les locaux aux normes de sécurité et de moderniser l'immobilier. Ce besoin de financement est estimé à 5 millions d'euros par an sur 3 ans.

D'après les informations transmises à votre rapporteur, dès 2008, les subventions aux écoles devraient être portées à **2 millions d'euros, soit une augmentation de plus de 10 % de leur dotation globale**. En outre, la concertation entre l'administration, les écoles et le secteur privé pour la définition du contenu des formations devrait être renforcée. A cet effet, une commission consultative participative, remplaçant le comité spécialisé de la formation professionnelle maritime, devrait être mise en place.

Par ailleurs, a été évoquée la nécessité de conclure un contrat d'études prospectives afin de mieux connaître les besoins qualitatifs et quantitatifs du secteur s'agissant du contenu des formations.

● **A moyen terme, les intervenants ont estimé nécessaire d'adapter les formations :**

– en les mettant en conformité avec le « processus de Bologne » au niveau européen (licence-master-doctorat) ou en permettant la délivrance d'un titre d'ingénieur¹ afin d'accroître leur reconnaissance à l'extérieur ;

– en simplifiant l'organisation des filières et en favorisant la « modularité » des enseignements pour faciliter la validation des acquis de l'expérience ;

– en simplifiant, allégeant et déconcentrant la procédure de validation des acquis de l'expérience ;

– en rénovant la 5^{ème} année d'enseignement afin de privilégier des matières non maritimes telles que le management et la maîtrise de l'anglais et en rendant cette année de formation « modulaire ».

A également été soulignée au cours de cette journée la nécessité d'élargir le recrutement des enseignants en recourant à des universitaires pour enseigner les disciplines non strictement maritimes et de développer l'activité de recherche des écoles.

¹ Ceci nécessiterait la mise en place d'une mission conjointe IGEM -Inspection générale de l'enseignement maritime- et CTI -Commission des titres d'ingénieurs.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux transports, a indiqué qu'il s'appuierait sur les conclusions de cette table ronde pour proposer très rapidement des décisions importantes relatives à la modernisation des établissements d'enseignement maritime supérieur, au recrutement et aux filières de formation des élèves officiers.

Votre commission se félicite de cette annonce et souhaite qu'elle trouve une concrétisation rapide afin de remédier à la pénurie d'officiers actuellement constatée. Elle juge notamment urgent d'augmenter substantiellement les moyens des écoles de la marine marchande et de les réorganiser, l'Etat devant conserver la maîtrise de l'enseignement maritime supérieur. En outre, votre rapporteur juge souhaitable qu'une réflexion s'engage sur la possibilité pour les élèves de passer un contrat avec l'école par lequel ils s'engageraient à rester dans la marine pendant un certain nombre d'années. Enfin, à partir de l'exemple de l'école navale de Brest, très attractive, il estime impératif d'élargir les débouchés offerts aux élèves en leur permettant, par exemple, d'obtenir à terme une équivalence de diplôme d'ingénieur.

Votre commission appelle donc de ses vœux la mise en œuvre de mesures efficaces pour améliorer l'attractivité des formations et métiers maritimes et sera particulièrement attentive aux financements qui y seront consacrés dans la prochaine loi de finances.

EXAMEN DES ARTICLES

CHAPITRE 1^{ER}

Dispositions relatives au critère de nationalité des équipages de navires

Ce chapitre regroupe les dispositions ouvrant les fonctions de capitaine et son suppléant aux ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse à bord des navires battant pavillon français.

Article 1^{er}

(Article 3 de la loi du 13 décembre 1926 portant code du travail maritime)

Ouverture des fonctions de capitaine et d'officier chargé de sa suppléance aux ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse à bord des navires battant pavillon français

Le texte adopté par le Sénat

L'article 1^{er} ouvre aux ressortissants communautaires, à bord des navires immatriculés sous pavillon français, les fonctions de capitaine et son substitué et précise les garanties exigées des futurs candidats. Votre commission avait souhaité, en première lecture, renforcer le texte initial en ajoutant à la nécessaire maîtrise du français, des exigences de **connaissances juridiques**. En effet, les capitaines sont amenés, dans le cadre de leurs fonctions, à faire application de certaines dispositions du code civil et du code de procédure pénale français. En outre, votre commission avait proposé que la vérification des connaissances des candidats s'effectue par la voie d'un **diplôme**, les modalités de délivrance de celui-ci devant être fixées par décret.

Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Si la commission des affaires économiques de l'Assemblée nationale n'a pas souhaité proposer de modifications à cet article, le Gouvernement a pour sa part déposé deux amendements.

Le premier concerne la notion de « diplôme », qui est remplacée par celle de « **vérification** » du niveau de connaissance de la langue française et des matières juridiques. Le second supprime la référence à la « formation théorique et pratique exigée » des candidats, car c'est le décret qui détaillera le dispositif de vérification. En outre, une précision a été ajoutée afin de garantir

que celui-ci ne porte pas sur les qualifications **professionnelles**, qui font l'objet d'un système de reconnaissance mutuelle des brevets institutionnalisés par la convention STCW¹.

D'après les explications fournies par M. Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux transports, à l'Assemblée nationale, le Gouvernement a préféré supprimer la référence au diplôme pour éviter tout risque de censure au niveau communautaire, où ce terme a une définition précise puisqu'il sanctionne un enseignement ou un cycle d'études postsecondaires. Exiger un diplôme aurait pu, d'après ces explications, laisser penser que les capitaines communautaires seraient obligés de repasser un diplôme pour exercer leur métier alors même qu'ils possèdent déjà la qualification professionnelle maritime.

La position de votre commission

Votre rapporteur souscrit aux propos du rapporteur de la commission des affaires économiques de l'Assemblée nationale relevant, dans son rapport : *« Au cours de ses auditions, votre rapporteur a en outre pu constater que de nombreux États membres, qui ont pourtant supprimé la réserve de nationalité pour être en conformité avec le droit communautaire, ont laissé subsister, par le biais de procédures, d'examens et de tests, des entraves importantes à l'accès à leur navires à des capitaines européens. Si on ne peut souhaiter que la France suive cette voie, qui manque de clarté, **il n'est pas non plus normal que la France soit moins exigeante que les autres États membres sur ce point** »*.

C'est pourquoi **il se félicite**, en premier lieu, **du maintien de la disposition** introduite au Sénat relative à l'exigence de connaissance du droit français, indispensable au regard des prérogatives que le capitaine peut exercer. En deuxième lieu, **il regrette**, à titre personnel, que la notion de « diplôme » ait été supprimée et juge impératif que la vérification du niveau des candidats s'effectue de manière rigoureuse et soit notamment soumise à l'appréciation de représentants d'officiers de la marine marchande en activité.

Le projet de décret d'application de l'article 1^{er} institue une commission nationale placée auprès du ministre chargé de la mer. Conformément au souhait exprimé par votre rapporteur, celle-ci remettra aux candidats une **attestation de capacité**, sur la base de laquelle le ministre chargé de la mer **délivrera l'autorisation** d'exercer les fonctions de capitaine.

Par ailleurs, cette commission sera présidée par le ministre chargé de la mer ou son représentant qui pourra être, par exemple, un inspecteur général. Elle devrait, conformément au vœu de votre rapporteur, être composée, outre son président, de quatre membres parmi lesquels des **représentants des capitaines**, qui connaissent les réalités du métier, et des **représentants des professeurs ou des directeurs d'école de la marine marchande**.

¹ Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers.

Enfin, s'agissant des connaissances requises, le texte précise que les candidats devront connaître les textes juridiques se rapportant à l'exercice de leurs fonctions et posséder les compétences linguistiques nécessaires pour :

– pouvoir communiquer efficacement avec les autorités françaises quelque soit le mode de communication utilisé dans un contexte courant, concret et professionnel ;

– comprendre les documents de bord et les textes juridiques se rapportant aux prérogatives de puissance publique conférées au capitaine ;

– porter les mentions écrites nécessaires sur les documents de bord et sur ceux relatifs à l'exercice des prérogatives de puissance publique.

La vérification prendra la forme d'une épreuve écrite et d'un entretien oral sur les thèmes suivants :

– les grandes lignes de l'organisation de l'administration maritime et judiciaire française ;

– la tenue des documents de bord ;

– l'exercice des prérogatives de puissance publique conférées au capitaine.

Tout en rappelant que ce décret devra bien entendu faire l'objet d'une consultation de tous les professionnels, votre rapporteur estime indispensable que ses remarques soient prises en compte et demandera au ministre, en séance publique, des engagements précis sur tous les points évoqués.

Votre commission vous propose d'adopter cet article sans modification.

Article 2

(Article 5 de la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français)

Ouverture des fonctions de capitaine et d'officier chargé de sa suppléance aux ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse à bord des navires immatriculés au registre international français

L'article 2 prévoit, **pour les navires immatriculés au registre international français**, le même dispositif que pour les autres registres, visés à l'article 1^{er}. Le Gouvernement a proposé les mêmes modifications qu'à l'article 1^{er}, notamment le remplacement de la notion de « diplôme » par celle de « vérification », que l'Assemblée nationale a adoptée.

Votre commission y souscrit avec les mêmes réserves que celles exprimées à l'article 1^{er}. Elle se félicite par ailleurs du maintien de la disposition qu'elle avait proposée au Sénat, visant à **promouvoir une filière nationale de formation maritime** en pérennisant les obligations des armateurs en matière d'embarquement d'élèves officiers. Cette modification **sécurise en effet juridiquement** le système actuel, qui prévoit une programmation des embarquements, crée au sein des écoles de la marine marchande un comité de surveillance des embarquements et permet à l'Etat, par convention passée avec les armateurs, de participer aux frais d'embarquement.

Votre commission vous propose d'adopter cet article sans modification.

CHAPITRE II

Dispositions relatives aux prérogatives du capitaine en matière pénale et de sécurité du navire

Au chapitre II, qui encadre les pouvoirs reconnus au capitaine en matière pénale, l'Assemblée nationale n'a adopté que quelques modifications techniques.

Article 4

(Articles 28 à 30 de la loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande)

Encadrement des prérogatives du capitaine en matière pénale et de sécurité des navires

L'article 4, qui réécrit les articles 28 à 30 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande, encadre les pouvoirs du capitaine en matière pénale et les place sous le contrôle de l'autorité judiciaire afin d'éviter le risque d'inconstitutionnalité qui naîtrait de l'exercice par des non nationaux de prérogatives de puissance publique.

Le texte adopté par le Sénat

Votre rapporteur avait souhaité, en première lecture, apporter des clarifications et des précisions au texte initial, celles-ci étant d'autant plus utiles que ces dispositions devront être assimilées par des non-nationaux.

Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Votre commission se félicite de l'adoption par les députés des modifications proposées par le Sénat. Ceux-ci ont, en outre, à l'initiative du Gouvernement, ajouté des articles du code de procédure pénale parmi ceux définissant les pouvoirs du capitaine en cas de crime ou délit flagrant commis à bord. Il s'agit :

– de l'**article 56**, qui autorise le capitaine à effectuer des perquisitions dans les cabines de toute personne embarquée sans leur accord exprès en cas de crime ou délit flagrant ;

– du **troisième alinéa de l'article 76**, qui limite la plage horaire des perquisitions à bord des navires en cas d'enquête préliminaire du capitaine (après 6 heures et avant 21 heures).

Ces ajouts visent à aligner les règles prévues par le projet de loi pour les pouvoirs d'enquête du capitaine sur celles figurant dans le code de procédure pénale.

La position de votre commission

Votre commission souscrit à ces ajouts et vous propose d'adopter l'article 4 sans modification.

Votre commission vous propose d'adopter cet article sans modification.

*

*

*

Au cours de sa réunion du mercredi 19 mars 2008 sous la présidence de M. Jean-Paul Emorine, président, votre commission des affaires économiques a adopté le présent projet de loi sans modification.

ANNEXE

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES PAR LE RAPPORTEUR

M. Hervé Martel, conseiller technique au cabinet de M. Jean-Louis Borloo, ministre d'Etat, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, **M. François Desmazière**, conseiller parlementaire au cabinet de M. Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat chargé des transports, **M. Philippe Illionnet**, sous-directeur des gens de mer et de l'enseignement maritime à la direction des affaires maritimes et **Mme Catherine Blot**, chargée d'études au bureau du travail maritime.

TABLEAU COMPARATIF

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p align="center">Projet de loi relatif à la nationalité des équipages de navires</p>	<p align="center">Projet de loi relatif à la nationalité des équipages de navires</p>	<p align="center">Projet de loi relatif à la nationalité des équipages de navires</p>	<p align="center">Projet de loi relatif à la nationalité des équipages de navires</p>
<p align="center">CHAPITRE I^{ER}</p>	<p align="center">CHAPITRE I^{ER}</p>	<p align="center">CHAPITRE I^{ER}</p>	<p align="center">CHAPITRE I^{ER}</p>
<p align="center">DISPOSITIONS RELATIVES AU CRITÈRE DE NATIONALITÉ DES ÉQUIPAGES DE NAVIRES</p>	<p align="center">DISPOSITIONS RELATIVES AU CRITÈRE DE NATIONALITÉ DES ÉQUIPAGES DE NAVIRES</p>	<p align="center">DISPOSITIONS RELATIVES AU CRITÈRE DE NATIONALITÉ DES ÉQUIPAGES DE NAVIRES</p>	<p align="center">DISPOSITIONS RELATIVES AU CRITÈRE DE NATIONALITÉ DES ÉQUIPAGES DE NAVIRES</p>
<p align="center">Article 1^{er}</p>	<p align="center">Article 1^{er}</p>	<p align="center">Article 1^{er}</p>	<p align="center">Article 1^{er}</p>
<p>Le deuxième alinéa de l'article 3 de la loi du 13 décembre 1926 portant code du travail maritime est remplacé par les deux alinéas suivants :</p>	<p>Le second alinéa de l'article 3 de la loi du 13 décembre 1926 portant code du travail maritime est remplacé par deux alinéas ainsi rédigés :</p>	<p align="center">Alinéa sans modification</p>	<p align="center">Sans modification</p>
<p>« À bord des navires battant pavillon français, le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance sont ressortissants d'un État membre de la Communauté européenne, d'un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse. L'accès à ces fonctions est subordonné à la possession de qualifications professionnelles et d'un niveau de connaissance de la langue française permettant notamment la tenue des documents de bord et l'exercice des prérogatives de puissance publique dont le capitaine est investi. Un décret en Conseil d'État, pris après avis des organisations représentatives d'armateurs, de gens de mer et de pêcheurs intéressés, précise les modalités de vérification de cette dernière condition.</p>	<p>« À bord des navires battant pavillon français, le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance sont ressortissants d'un État membre de la Communauté européenne, d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse. L'accès à ces fonctions est subordonné à la possession de qualifications professionnelles et à la présentation d'un diplôme attestant d'une maîtrise de la langue française et de la possession de connaissances juridiques permettant la tenue des documents de bord et l'exercice des prérogatives de puissance publique dont le capitaine est investi. Un décret, pris après avis des organisations représentatives d'armateurs, de gens de mer et de pêcheurs intéressés, précise les conditions d'application de cette disposition et la formation théorique et pratique exigée des candidats.</p>	<p>« À bord des navires battant pavillon français, le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance sont ressortissants d'un État membre de la Communauté européenne, d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse. L'accès à ces fonctions est subordonné à la possession de qualifications professionnelles et à la vérification d'un niveau de connaissance de la langue française et des matières juridiques permettant la tenue des documents de bord et l'exercice des prérogatives de puissance publique dont le capitaine est investi. Un décret en Conseil d'État, pris après avis des organisations représentatives d'armateurs, de gens de mer et de pêcheurs intéressés, précise les conditions d'application de cette dernière disposition.</p>	

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>« Les membres de l'équipage sont ressortissants d'un État membre de la Communauté européenne, d'un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse dans une proportion minimale fixée par arrêté du ministre chargé de la mer pris, après avis des organisations représentatives d'armateurs, de gens de mer et de pêcheurs intéressés, en fonction des caractéristiques techniques des navires, de leur mode d'exploitation et de la situation de l'emploi. »</p>	<p>« Les membres de l'équipage sont ressortissants d'un État membre de la Communauté européenne, d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse dans une proportion minimale fixée par arrêté du ministre chargé de la mer pris, après avis des organisations représentatives d'armateurs, de gens de mer et de pêcheurs intéressés, en fonction des caractéristiques techniques des navires, de leur mode d'exploitation et de la situation de l'emploi. »</p>	<p>Alinéa sans modification</p>	
<p>Article 2</p>	<p>Article 2</p>	<p>Article 2</p>	<p>Article 2</p>
<p>Le deuxième alinéa de l'article 5 de la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français est remplacé par l'alinéa suivant :</p>	<p>I. - L'article 5 de la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français est ainsi modifié :</p>	<p>I. - Alinéa sans modification</p>	<p>Sans modification</p>
	<p>1° Dans le premier alinéa, les mots : « doivent être ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen » sont remplacés par les mots : « sont ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse ».</p>	<p>1° Sans modification</p>	
	<p>2° Le second alinéa est ainsi rédigé :</p>	<p>2° Alinéa sans modification</p>	

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>« À bord des navires immatriculés au registre international français, le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance, qui peut être l'officier en chef mécanicien, garants de la sécurité du navire, de son équipage et de la protection de l'environnement ainsi que de la sûreté, sont ressortissants d'un État membre de la Communauté européenne, d'un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse. L'accès à ces fonctions est subordonné à la possession de qualifications professionnelles et d'un niveau de connaissance de la langue française permettant notamment la tenue des documents de bord et l'exercice des prérogatives de puissance publique dont le capitaine est investi. Un décret en Conseil d'État, pris après avis des organisations représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressées, précise les modalités de vérification de cette dernière condition.»</p>	<p>« À bord des navires immatriculés au registre international français, le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance, qui peut être l'officier en chef mécanicien, garants de la sécurité du navire, de son équipage et de la protection de l'environnement ainsi que de la sûreté, sont ressortissants d'un État membre de la Communauté européenne, d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse. L'accès à ces fonctions est subordonné à la possession de qualifications professionnelles et à la présentation d'un diplôme attestant d'une maîtrise de la langue française et de la possession de connaissances juridiques-permettant la tenue des documents de bord et l'exercice des prérogatives de puissance publique dont le capitaine est investi. Un décret, pris après avis des organisations représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressées, précise les conditions d'application de cette disposition et la formation théorique et pratique exigée des candidats.»</p> <p>II. (Nouveau). - Le premier alinéa de l'article 6 de la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 précitée est ainsi rédigé :</p> <p>« Chaque armateur participe à l'embarquement des élèves des établissements français d'enseignement maritime.</p>	<p>« À bord des navires immatriculés au registre international français, le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance, qui peut être l'officier en chef mécanicien, garants de la sécurité du navire, de son équipage et de la protection de l'environnement ainsi que de la sûreté, sont ressortissants d'un État membre de la Communauté européenne, d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse. L'accès à ces fonctions est subordonné à la possession de qualifications professionnelles et à la vérification d'un niveau de connaissance de la langue française et des matières juridiques permettant la tenue des documents de bord et l'exercice des prérogatives de puissance publique dont le capitaine est investi. Un décret en Conseil d'État, pris après avis des organisations représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressées, précise les conditions d'application de cette dernière disposition. »</p> <p>II. - Sans modification</p>	
<p>Article 3</p>	<p>Article 3</p>	<p>Article 3</p> <p>Conforme</p>	<p>Article 3</p>

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">CHAPITRE II</p> <p style="text-align: center;">DISPOSITIONS RELATIVES AUX PRÉROGATIVES DU CAPITAINE EN MATIÈRE PÉNALE ET DE SÉCURITÉ DU NAVIRE</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">CHAPITRE II</p> <p style="text-align: center;">DISPOSITIONS RELATIVES AUX PRÉROGATIVES DU CAPITAINE EN MATIÈRE PÉNALE ET DE SÉCURITÉ DU NAVIRE</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">CHAPITRE II</p> <p style="text-align: center;">DISPOSITIONS RELATIVES AUX PRÉROGATIVES DU CAPITAINE EN MATIÈRE PÉNALE ET DE SÉCURITÉ DU NAVIRE</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">CHAPITRE II</p> <p style="text-align: center;">DISPOSITIONS RELATIVES AUX PRÉROGATIVES DU CAPITAINE EN MATIÈRE PÉNALE ET DE SÉCURITÉ DU NAVIRE</p>
<p style="text-align: center;">Article 4</p>	<p style="text-align: center;">Article 4</p>	<p style="text-align: center;">Article 4</p>	<p style="text-align: center;">Article 4</p>
<p>Les articles 28 à 30 de la loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande sont remplacés par les dispositions suivantes :</p>	<p>Les articles 28 à 30 de la loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande sont remplacés par cinq articles ainsi rédigés :</p> <p style="padding-left: 40px;">« Art. 28 - Le capitaine prend toutes mesures nécessaires et adaptées en vue d'assurer la préservation du navire et de sa cargaison et la sécurité des personnes se trouvant à bord.</p> <p style="padding-left: 40px;">« Art. 29 - A la demande du procureur de la République compétent au titre de l'article 37 ou avec son accord, le capitaine peut ordonner la consignation dans un lieu fermé, pendant la durée strictement nécessaire, d'une personne mettant en péril la préservation du navire, de sa cargaison ou de la sécurité des personnes se trouvant à bord lorsque les aménagements du navire le permettent. Le mineur doit être séparé de toute autre personne consignée.</p> <p style="padding-left: 40px;">« En cas d'urgence, la consignation est immédiatement ordonnée par le capitaine. Il informe dès le début de celle-ci le procureur compétent afin de recueillir son accord.</p>	<p>Les articles 28 à 30 de la loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande sont remplacés par cinq articles 28 à 30-2 ainsi rédigés :</p> <p style="padding-left: 40px;">« Art. 28 - Sans modification</p> <p style="padding-left: 40px;">« Art. 29 - Sans modification</p>	<p style="text-align: center;">Sans modification</p>

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>« Art. 28. - Lorsque le capitaine a connaissance d'un crime, délit ou tentative de crime ou de délit commis à bord du navire, il effectue, afin d'en conserver les preuves et d'en rechercher les auteurs, tous les actes utiles ou exerce les pouvoirs mentionnés aux articles 54, 60, 61, 62, et au premier alinéa de l'article 75 du code de procédure pénale. Les articles 55, 59, 66, 67 et les premier et deuxième alinéas de l'article 76 du code de procédure pénale sont applicables. Ses constatations et ses diligences sont inscrites au livre de discipline. Il en informe sans délai l'autorité administrative en indiquant la position du navire ainsi que le lieu, la date et l'heure prévus de la prochaine escale. L'autorité administrative en informe sans délai le procureur de la République compétent au titre de l'article 37 qui peut ordonner le déroutement du navire. Lorsqu'il est fait application de l'article 28-2, le capitaine conduit la personne consignée devant l'officier de police judiciaire le plus proche.</p>	<p>« Art. 30. - Lorsque le capitaine a connaissance d'un crime, délit ou tentative de crime ou de délit commis à bord du navire, il effectue, afin d'en conserver les preuves et d'en rechercher les auteurs, tous les actes utiles ou exerce les pouvoirs mentionnés aux articles 54, 60, 61, 62 et au premier alinéa de l'article 75 du code de procédure pénale. Les articles 55, 59, 66 et les premier et deuxième alinéas de l'article 76 du code de procédure pénale sont applicables. Les pouvoirs d'enquête de flagrance visés au présent article s'appliquent aux crimes flagrants et aux délits flagrants lorsque la loi prévoit une peine d'emprisonnement. Les constatations et les diligences du capitaine sont inscrites au livre de discipline. Celui-ci en informe sans délai l'autorité administrative en indiquant la position du navire ainsi que le lieu, la date et l'heure prévus de la prochaine escale. L'autorité administrative en informe sans délai le procureur de la République compétent au titre de l'article 37 qui peut ordonner le déroutement du navire.</p>	<p>« Art. 30. - Lorsque le capitaine a connaissance d'un crime, délit ou tentative de crime ou de délit commis à bord du navire, il effectue, afin d'en conserver les preuves et d'en rechercher les auteurs, tous les actes utiles ou exerce les pouvoirs mentionnés aux articles 54, 60, 61, 62 et au premier alinéa de l'article 75 du code de procédure pénale. Les articles 55, 56, 59, 66, et les trois premiers alinéas de l'article 76 du code de procédure pénale sont applicables. Les pouvoirs d'enquête de flagrance visés au présent article s'appliquent aux crimes flagrants et aux délits flagrants lorsque la loi prévoit une peine d'emprisonnement. Les constatations et les diligences du capitaine sont inscrites au livre de discipline. Celui-ci en informe sans délai l'autorité administrative en indiquant la position du navire ainsi que le lieu, la date et l'heure prévus de la prochaine escale. L'autorité administrative en informe sans délai le procureur de la République compétent au titre de l'article 37 qui peut ordonner le déroutement du navire.</p>	
<p>« Il constate les contraventions commises à bord sur le livre de discipline.</p>	<p>« Lorsque la personne soupçonnée d'avoir commis ou tenté de commettre un crime ou un délit fait l'objet d'une mesure de consignation, le capitaine la conduit dès que possible devant l'officier de police judiciaire le plus proche.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>	
	<p>« Lorsque le capitaine constate une contravention commise à bord, il l'inscrit sur le livre de discipline.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>	

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>—</p> <p>« Art. 28-1. - Le capitaine prend toutes mesures nécessaires et adaptées en vue d'assurer la préservation du navire et de sa cargaison et la sécurité des personnes se trouvant à bord.</p>	<p>Conf. nouvel Art. 28</p>	<p>—</p>	<p>—</p>
<p>« Art. 28-2. - A la demande du procureur de la République compétent au titre de l'article 37 ou avec son accord, le capitaine peut ordonner la consignation dans un lieu fermé, pendant la durée strictement nécessaire, d'une personne mettant en péril la préservation du navire, de sa cargaison ou de la sécurité des personnes se trouvant à bord lorsque les aménagements du navire le permettent. Le mineur doit être séparé de toute autre personne consignée.</p>	<p>Conf. nouvel Art. 29</p>		
<p>« En cas d'urgence, la consignation est immédiatement ordonnée par le capitaine. Il informe dès le début de celle-ci le procureur compétent afin de recueillir son accord.</p>			
<p>« Art. 29. - Le capitaine transmet sans délai les pièces de l'enquête effectuée en application de l'article 28 à l'autorité administrative dans le ressort de laquelle se situe le premier port français où le navire fait escale ou le port d'immatriculation du navire. Dans les conditions prévues aux troisième alinéa et suivants de l'article 33, celle-ci saisit le président du tribunal maritime commercial, ou transmet dans les cinq jours l'original au procureur de la République compétent au titre de l'article 37.</p>	<p>« Art. 30-1. - Si la première escale du navire a lieu dans un port français, le capitaine transmet sans délai, par tout moyen permettant d'en garantir l'authenticité, les pièces de l'enquête effectuée en application de l'article 30 à l'autorité administrative dans le ressort de laquelle se situe ledit port ou le port d'immatriculation du navire. Dans les conditions prévues aux troisième à septième alinéas de l'article 33, celle-ci saisit le président du tribunal maritime commercial ou transmet dans les cinq jours l'original au procureur de la République compétent au titre de l'article 37.</p>	<p>« Art. 30-1. - Sans modification</p>	

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>« Art. 30. - Lorsqu'un crime, délit ou tentative de crime ou de délit a été commis à bord et que le navire fait escale dans un port étranger, les pièces de l'enquête sont remises sans délai à l'autorité consulaire qui se rend à bord afin de constater les mesures prises par le capitaine et le cas échéant vérifier les conditions de consignation des personnes mises en cause. L'autorité consulaire peut procéder à une enquête complémentaire dans les conditions prévues à l'article 28.</p> <p>« Si le caractère de l'infraction nécessite une mesure de contrainte, l'autorité consulaire informe sans délai le procureur de la République saisi en application de l'article 29 qui peut ordonner le maintien à bord de la personne mise en cause en vue de son rapatriement. Le dossier de la procédure est transmis par tout moyen permettant d'en garantir l'authenticité au procureur qui informe l'autorité administrative qui l'a saisi. »</p>	<p>« Art. 30-2. - Si la première escale du navire a lieu dans un port étranger, les pièces de l'enquête sont remises sans délai à l'autorité consulaire. Celle-ci se rend à bord afin de constater les mesures prises par le capitaine et le cas échéant vérifier les conditions de consignation des personnes mises en cause. Elle peut procéder à une enquête complémentaire dans les conditions prévues à l'article 30.</p> <p>« Si l'autorité consulaire estime nécessaire de prendre une mesure de consignation, elle en informe sans délai le procureur de la République compétent au titre de l'article 37 qui peut ordonner le maintien à bord de la personne mise en cause en vue de son rapatriement.</p> <p>« L'autorité consulaire transmet ensuite le dossier de la procédure par tout moyen permettant d'en garantir l'authenticité au procureur qui informe l'autorité administrative qui l'a saisi. »</p>	<p>« Art. 30-2. - Sans modification</p>	
<p>Article 5</p> <p>.....</p>	<p>Article 5</p> <p>.....</p>	<p>Article 5</p> <p>Conforme</p>	<p>Article 5</p> <p>.....</p>